



PALONTORJUNTAKAAVIOT

Ihmishengen turvallisuudesta merellä 1974 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen vuonna 1981 tehtyt muutokset (1981 SOLAS-muutos) tulivat voimaan kansainvälisesti 1.9.1984. Muutoksissa on palontorjuntakaavioille uusia vaatimuksia, jotka koskevat sekä uusia että vanhoja aluksia. Tämän vuoksi merenkulkuhallitus antaa alusten paloturvallisuudesta annetun asetuksen (152/72) 11 §:n nojalla seuraavat ohjeet.

- 1 Palontorjuntakaavio on aluksen yleisjärjestelypiirustus, jossa esitetään:

- aluksen paloturvallisuusrakenteet;
- aluksen paloturvallisuusvarusteet; ja
- muut aluksen palontorjuntaan vaikuttavat seikat.

Jos palontorjuntakaavioon yhdistetään hengenpelastuskaavio, kutsutaan tällaista yhdistettyä kaaviota turvallisuuskavioiksi.

- 2 Palontorjuntakaavioista määrätään seuraavissa säännöissä:

- a) merenkulkuhallituksen määräykset alusten palonsammutuslaitteista ja -varusteista: 34 § (kansainvälisen liikenteen matkustaja-alukset) ja 57 § (lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 rt) sekä 58 §
- b) kohta (eräät alle 500 rt lastialukset);
- b) 1981 SOLAS -muutos II-2 luvun 20 sääntö (uudet ja vanhat kansainvälisen liikenteen alukset);
- c) merenkulkuhallituksen päätös eräiden alusten paloturvallisuudesta (MKH:n tiedotuslehti n:o 10/73): liite I 85 sääntö (kotimaanliikenteen matkustaja-alus, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 rt).

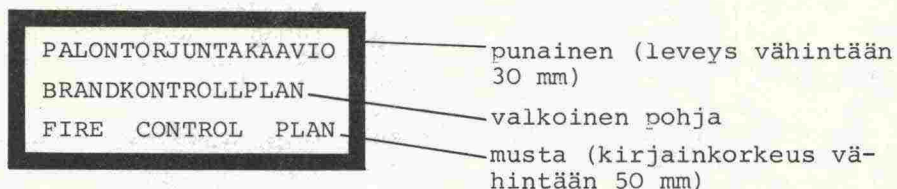
- 3 Palontorjuntakaaviossa on käytettävä standardien SFS 8091 (suomi, englanti) ja SFS 8091:S (ruotsi) mukaisia merkintöjä. HUOM: TES-laivanrakennusstandardit on otettu SFS-standardieiksi numero-osaa muuttamatta eli täten edellä mainitut standardit ovat samat kuin TES 8091 ja TES 8091:S.

- 4 Kansainvälisen liikenteen aluksissa on teksti esitettävä palontorjuntakaavioissa suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Kotimaanliikenteen aluksissa teksti on esitettävä suomeksi ja ruotsiksi, paitsi jos merenkulkuhallitus katsoo yksittäistapauksissa pelkästään yhden kielen (suomi tai ruotsi) riittäväksi.

- 5 Palontorjuntakaavioita on oltava pysyvästi julkipantuina aluksen päällystölle ohjeiksi. Sijoituspaikan (-paikkojen) on oltava sellainen, että palontorjuntakaaviota voidaan käyttää torjuntatilanteessa palontorjunnan johtamiseen.

6 Palontorjuntakaaviokotelo

- 6.1 Kaikissa uusissa ja vanhoissa kansainvälisen liikenteen aluksissa on oltava yksi ylimääräinen palontorjuntakaavio selvästi merkityssä, säätiviivissä kotelossa kansirakennuksen ulkopuolella ulkopuolista auttajaa (esim. satamapalokunta) varten (1981 SOLAS muutos II-2 sääntö 20.2). Kaavio kotelointeen on oltava aluksissa viimeistään 31.12.1984.
- 6.2 Palontorjuntakaaviokotelo on voitava avata helposti eikä sitä saa lukita.
- 6.3 Palontorjuntakaaviokotelo on sijoitettava siten, että se havaitaan helposti alukseen tullessa. Kotelon sijaintipaikalle on laitettava merkintä, jossa on valkoisella pohjalla, punaisen suorakaiteen sisäpuolella sanat "PALONTORJUNTAKAAVIO, BRANDKONTROLLPLAN, FIRE CONTROL PLAN" mustin vähintään 50 mm korkuisin kirjaimin (ks. kuva).



Kuva - Palontorjuntakaaviokotelon merkkikilpi.

Aluksissa, jotka ovat säännöllisessä reittiliikenteessä, suositellaan merkkikilvessä käytettäväksi lisäksi määräsatamien virallista kieltä (esim. lisäkilvellä).

- 6.4 Jos konehuoneen yleisjärjestely ei käy riittävästi ilmi palontorjuntakaaviosta, on konehuoneen yleisjärjestelypiirustus laitettava lisäksi palontorjuntakaaviokoteloon.
- 7 Palontorjuntakaavioon on merkittävä myös aluksen päämitat, mittakaava ja suurempien suljettavien tilojen tilavuudet.
- 8 Palontorjuntakaaviossa on poistumistiet merkittävä selvästi siten, että kaaviosta ilmenee myös pääsy eri tiloihin sammutusta ja muita torjuntatoimia varten. Esimerkiksi lastialuksissa on konehuoneen hätäreitti hyvä merkitä myös aluksen sivukuvantoon.
- 9 Palontorjuntakaavio on pidettävä ajan tasalla.

Merenkulkuosaston päällikkö
merenkulkuneuvos

Oso Siivonen

Koneinsinööri

Pertti Haatainen



SJÖFARTSSTYRELSENS INFORMATIONSBLAD

12.10.1984

Helsingfors

Nr 14/84

BRANDKONTROLLPLANER

1981 års ändringar i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1981 års SOLAS-ändringar) trädde internationellt i kraft 1.9.1984. Ändringarna innehåller nya krav på brandkontrollplanerna. Sjöfartsstyrelsen ger därför följande anvisningar med stöd av 11 § förordningen om brandsäkerheten på fartyg (152/72):

1 Brandkontrollplanen består av fartygets arrangemangsskiss som visar:

- fartygets brandskyddskonstruktion;
- fartygets brandskyddsutrustning; och
- övriga faktorer som inverkar på brandbekämpning ombord.

Om livräddningsplanen kombineras med brandkontrollplanen, kallas den kombinerade planen säkerhetsplan.

2 Bestämmelser om brandkontrollplanen ingår i följande handlingar:

- a) sjöfartsstyrelsens bestämmelser om brandsläckningsanordningar på fartyg: 34 § (passagerarfartyg i internationell trafik) och 57 § (lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 rt) samt 58 § punkt b) (vissa lastfartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 rt);
- b) 1981 års SOLAS-ändringar, kapitel II-2 regel 20 (nya och existerande fartyg i internationell trafik);
- c) sjöfartsstyrelsens beslut om brandsäkerheten på vissa fartyg (SJFS informationsblad nr 10/73): bilaga I regel 85 (passagerarfartyg i inrikesfart med en bruttodräktighet av minst 500 rt).

3 I brandkontrollplanerna skall beteckningarna följa standarderna SFS 8091 (finska, engelska) och SFS 8091:S (svenska). OBS: TES-skeppsbyggnadsstandarderna har antagits som SFS-standarder utan ändring av sifferdelen, och således är de nämnda standarderna desamma som TES 8091 och TES 8091:S.

4 På fartyg i internationell trafik skall texten på brandkontrollplanerna skrivas på finska, svenska och engelska. På fartyg i inrikesfart skall texterna vara finska och svenska, utom då sjöfartsstyrelsen i specialfall anser ett språk (finska eller svenska) tillräckligt.

5 Brandkontrollplanerna skall vara permanent uppsatta till ledning för fartygsbefälet. De skall placeras så att brandkontrollplanen vid brandbekämpning kan användas för att leda bekämpningsarbetet.

6 Fodral för brandkontrollplanen

- 6.1 Alla nya och existerande fartyg i internationell trafik skall ha en extra brandkontrollplan i ett tydligt märkt vädertätt fodral utanför däckshuset till ledning för utomstående hjälpare (t ex hamnbrandkåren) (1981 års SOLAS-ändringar kapitel II-2 regel 20.2). Planen i sitt fodral skall finnas på fartyget senast 31.12.1984.
- 6.2 Brandkontrollplanens fodral skall vara lätt att öppna och får inte låsas.
- 6.3 Brandkontrollplanen i fodralet skall placeras så att den är lätt att upptäcka då man kommer ombord. Där planen placeras skall det finnas en rektangulär skylt med vit botten och röda kanter som i svarta minst 50 mm höga bokstäver bär texten "PALONTORJUNTAKAAVIO, BRANDKONTROLLPLAN, FIRE CONTROL PLAN" (se bilden).

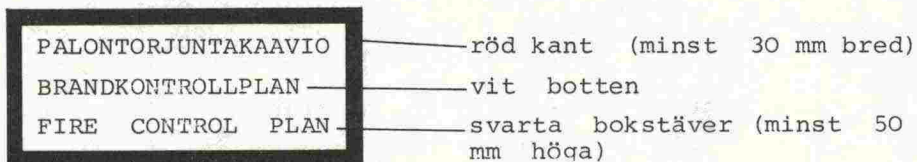


Bild - Skylt för brandkontrollplanens fodral.

På fartyg i regelbunden linjetrafik rekommenderas dessutom användning av destinationshamnarnas officiella språk t.ex. på en extra skylt vid brandkontrollplanen.

- 6.4 Om arrangemangen i maskinrummet inte är tillräckligt tydliga på brandkontrollplanen, skall också en arrangemangsritning över maskinrummet inneslutas i fodralet med brandkontrollplanen.
- 7 På brandkontrollplanen skall även antecknas fartygets huvudmått, planens skala och volymen av de största slutna utrymmena.
- 8 På brandkontrollplanen skall utrymningsvägarna vara tydligt utmärkta och planen skall också visa tillträdena till fartygets alla utrymmen för släckning och andra bekämpningsåtgärder. Exempelvis på lastfartyg är det ändamålsenligt att nödutrymningsvägen från maskinrummet visas också på profilbilden.
- 9 Brandkontrollplanen skall vara tidsenlig.

Chefen för sjöfartsavdelningen
sjöfartsrådet

Oso Siivonen

Maskiningenjör

Pertti Haatainen